



Bilag 7 Forvaltningens bemærkninger til høringssvar

Afsender	Resumé af høringssvar	Forvaltningens bemærkninger
1. Bispebjerg Lokaludvalg	1.A. Lokaludvalget bakker op om hovedlinjerne i det konkrete projektforslag og ser frem til det bliver realiseret. 1.B. Lokaludvalget opfordrer til at finde yderligere midler til Frederiksborgvej, så strækningerne mellem de tre kryds kan få et nødvendigt løft, med hastighedsnedsættelse, grønnere byrum med træer mv. til stor gavn for alle borgene i hele området op til Frederiksborgvej. 1.C. Lokaludvalget er bekymret for, at venstresvingsforbuddet fra Glasvej til Frederiksborgvej vil betyde øgede trafikmængder ind Provstevejskvarteret og foreslår derfor, at Teknik- og Miljøudvalget igangsætter en evaluering af denne del af projektet med henblik på senere justeringer af trafikgennemstrømningen i området.	1.A. Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning. 1.B. Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning. 1.C. Forvaltningen er klar over de risici, der er ved at etablere et venstresvingsforbud ved Glasvej, men vurderer, at det er nødvendigt for at øge trafiksikkerheden i krydset. Det er rådgivers og forvaltningens vurdering, at de øvrige veje i området ikke vil blive påvirket i sådan en grad, at trafikbelastningen øges væsentligt. Hvis der opstår en nævneværdig øget trafikbelastning, bør der tages stilling til dette i et separat projekt. Jf. Bekendtgørelse af lov om private fællesveje § 58 stk. 3, har Københavns Kommune pligt til at overtage vejen, hvis tællingerne påviser at mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik er gennemkørende trafik. Alternativt skal Københavns Kommune gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den samlede motorkørende trafik til mindre end 50 pct.

2. Movia	2.A. Krydset Hovmestervej / Frederiksborgvej: Movia ønsker, at kørebanebredden forbi torontoanlægget i sydlig retning øges til 3,25 m, således at man undgår eventuelle forsinkelser for busserne. Den anbefalede kørebanebredde jf. vejregler er 3,5 m og Movia ser ikke en nævneværdig påvirkning af trafiksikkerheden, hvis man anvender en kørebanebrede på 3,25 m. 2.B. Krydset Birkedommervej / Landsdommervej / Frederiksborgvej: Med udgangspunkt i de mange påstigere ved stoppestedet, som flyttes til en placering efter krydset i sydlig retning, havde Movia gerne set, at der også blev etableret en bushelle for at reducere konflikten mellem buspassagerer og cyklister, der kommer med høj fart. Derudover bør man også undersøge nærmere om dimensionerne for buslommen opfylder de gældende vejregler. 2.C. Krydset Birkedommervej / Landsdommervej / Frederiksborgvej: Movia vurderer umiddelbart at ændringerne i krydset vil medføre en forringelse for bussenes fremkommelighed, idet svingende trafik vil blokere den ligeud kørende trafik i begge retninger også selvom de har indarbejdet	2.A. Forvaltningen fastholder en kørebanebredde på 3,0 meter for at få den forventede hastighedsneddæmpende effekt. Projektet har til formål at øge trafiksikkerheden og trygheden. Dette gøres blandt andet ved at nedsætte hastigheden lokalt i krydsene. Der arbejdes med forsætninger og indsnævring af vejprofilet, så farten dæmpes. For at få blisterne ned i fart, er forvaltningen nødsaget til at indsnævre vejen til 3,0 meter. Den mulige nedsættelse af hastigheden for bussen på den korte strækning, hvor kørebanen er reduceret til 3,0 meter, svarer til en tidsreduktion på 0,5 sekunder. Dette er indenfor beregningsunøjagtigheden, når der beregnes køretider i forbindelse med udarbejdelse af køreplaner. 2.B. Buslommen er udført i forhold til gældende vejregler. Grundet den anlægsøkonomiske ramme for projektet, kan forvaltningen ikke imødekomme Movias ønske om at etablere en bushelle. Ud fra en samlet vurdering forringes trafiksikkerheden ikke yderligere end fra den eksisterende geometri. 2.C. Forvaltningen vurderer, at bussens fremkommelighed påvirkes minimalt og derfor fastholdes den nuværende geometri. Da Birkedommervej er ensrettet, er det kun højre svingende fra sydlige retning, som skal ned ad Landsdommervej, der vil påvirke bussens fremkommelighed. Desuden kan forvaltningen oplyse, at signalet
------------------------	---	--

	busprioritering i krydset. Dette blev også rejst på det seneste høringsmøde den 3. december 2020. Efter aftale skulle kommunes rådgiver undersøge sagen nærmere og vende tilbage med en vurdering på dette. Hvis stoppestedet flyttes til en placering efter krydset, skal der også indarbejdes busprioritering i krydset sydlig retning. Dette bør i udgangspunkt være et krav, man skal stille i projektet, ellers vil det være en forringelse for busserne på linje 4A. 2.D. <i>Krydset Rentemestervej / Glasvej / Frederiksborgvej:</i> Movia ser positivt på placering af stoppestederne ved krydset, men havde også gerne set, at der i projektøkonomien kunne blive plads til bushelle i begge retninger. 2.E. Movia forventer, at kommunen har overvejet de trafikale ændringer en lukning af venstresvinget fra Glasvej til Frederiksborgvej vil medføre. Movia håber, at det ikke har nogen påvirkning i de nærliggende kryds med højfrekvent busdrift.	bliver trafikstyret, så der kan indarbejdes busprioritet i udbudsprojektet. 2.D. Forvaltningen imødekommer ikke Movias ønske om at etablere busheller grundet den anlægsøkonomiske ramme for projektet samt pladsmangel ved vejprofilen. Ved at rykke to busstoppesteder i krydset øges bussens fremkommelighed. Denne øgede fremkommelighed vurderes at kompensere for eventuelle forsinkelser, der må opstå i de to øvrige kryds. 2.E. Forvaltningen og rådgiver har taget stilling til de trafikale ændringer, der opstår i forbindelse med venstresvingsforbud ad Glasvej. Det er Forvaltningens og rådgivers vurdering, at de øvrige veje i området ikke vil blive påvirket i sådan en grad, at trafikbelastningen øges væsentligt.
--	--	---

3. Borgermøder	3.A. I krydset Frederiksborgvej/Rentemestervej/Glasvej har nogen borgere et ønske om et signalreguleret kryds. 3.B. Borgerne har et stort ønske om, at der plantes træer på Frederiksborgvej.	3.A. Projektet har til formål at øge trafiksikkerheden og skabe sikre kryds. Dette gøres ved at ændre på vejgeometrien og ved at simplificere trafikstrømningerne samt skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere. Forvaltningen vurderer, at den valgte løsning med at etablere støtteheller, er en lige så trafiksikker løsning som at etablere et signalanlæg. Fordelen ved den valgte løsning er, at den tilgodeser fodgængernes fremkommelighed, da der etableres yderligere to støttepunkter. Fordelen ved støttepunkter er, at man kan krydse vejen i to tempi, når vejen er fri for køretøjer. Derved gøres krydset mere overskueligt og trafiksikkert for fodgængerne. I dag er der ingen kapacitetsproblemer i krydset. Hvis der etableres signalanlæg, vil fremkommeligheden i krydset forringes, grundet krydsets udformning. Ved den valgte løsning skal fodgængere og øvrige trafikanter ikke afvente grøntid i en lysregulering, men kan krydse vejen, når der er frit. Desuden fordyrer et signalanlæg projektets økonomi væsentligt. Af disse grunde er der ikke arbejdet videre med et signalanlæg i krydset. 3.B. Forvaltningen og rådgiver har undersøgt muligheden for at plante træer på strækningen. De eksisterende ledningsforhold i jord og luft begrænser generelt muligheden for at plante træer i projektområdet. Det har været muligt at finde plads til op til 9 træer inden for projektområdet. Det endelige antal af træer afhænger af brandredningsforhold og indgåelse af en frivillig aftale med en grundejer vedr. overtagelse af et privat areal.
----------------------------------	---	--